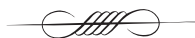


PUSZTAI JÁNOS

Vendégek a repülés őskorában Szegeden (1910–1914)



Louis Bleriot 1909. október 17-i budapesti repülőbemutatója új lendületet adott a magyar próbálkozóknak. Közülük többen már a XIX. században sikeres repülő modelleket építettek, de az esetek többségében az anyagi lehetőségek hiánya akadályozta az ígéretes tervek megvalósítását. Az alábbiakban a szegedi repülés első fejezeteivel foglalkozunk.

Nagyon kevés mecénás akadt, aki segítette, támogatta az ősrepülőket.¹ Ezért írhat erről ily módon szerkesztőségi cikkében a Nagyvárad Napló 1912. október 8-i számában, „Megcsodáljuk a repülést, lelkesedünk az aviatikáért, de igen gyéren vannak ezen a magyar földön, akik kitartással, áldozatkészséggel és feltétlen akarással – ... – viaskodnának azért, hogy az aviatika kinőjjön a földből.” A repülés kutatására fordított befektetés visszatérülése a fejlődés akkori szintjén több mint bizonytalan volt. Az állami mecenatúra a kezdeti időszakban hiányzott, bár a parlamentben többször és többen is szót emeltek (pl. Tolnay Lajos, Szemere György néppárti képviselő) a magyar aviatika segítése ügyében. A XX. század eleje már meghozta a várva várt pozitív változást, például 1909 végére már hazánkban is készültek repülőképes szerkezetek. Az 1910-es években tapasztalható érdektelenségnek szinte egyenes következménye volt a gúnydal szüle-

tése: „Repül a gólya, repül a fecske, /a német sas, az olasz kecske. /...Csak a szegény magyar turul: gurul.”

Azzal, hogy kötelezővé tették a honi tervezést, építést és a repülőgép-elemek hazai gyártását, olyan önkorlátozási szabályt állítottak fel, amely anyagi értelemben nehezítette a fejlődést, az előrelépést. Magyar aeronautikusok között többen is voltak, akik külföldön tanulták meg a repülés tudományát, többnyire Franciaországban, francia tervezésű és gyártmányú gépekkel, mint például Kutassy Ágoston is. Néhányan Németországot választották, például Csermely Károly. Horogh Gyula és Névy László is, és még sokan mások, akik külföldről tértek haza pilótatudományukkal. Akadtak közöttük olyanok, akik gépeiket megvásárolták és már itthon is sikerrel repültek, mégis – a már említett szigorú nemzeti szabályok miatt – Adorján

¹ ősrepülőknak nevezzük azokat a kísérletezőket, akik ígéretes repülőgépeket alkottak, de elsősorban azokat, akik képesek is voltak felemelkedni és folyamatosan repülni azokkal. Eredményeiket akkor ismerte el az Magyar Aeró Szövetség és jogelődje, ha annak minden fődarabja magyar tervek alapján magyar üzemben készült, épült.

² Az ismertebbek közül Weimann Jakab (Jaques Weimann) volt szegedi újságíró, Párizsból kérte a város vezetését, hogy ösztöndíjjal segítsék hozzá a repülés megtanulásához. Ellenszolgáltatásul ígérte, hogy vizsgái után 1912-ben hazajön és parádés, ingyen repülőbemutatót tart Szeged népének. Hiába lobbizott Szalai József dr. főkapitánynál, volt osztálytársánál és Szmolényi Nándornál, egykori tanáránál, a városatyák nem méltányolták kérését. Az illetékes testület elutasította a kérelmet. Weimann Jakab kiváló repülővé lett Franciaországban. Schnei-

János 1910. január 10-i rákosmezei repülését fogadták el és tekintjük ma is „első magyar géprepülésnek”.

1909 és 1911 közötti években Szegeden többen² – nemcsak rákosmezei ősprepülők –, kérték a város vezetőitől repülőbemutatóra a lóversenyeret. A válasz az esetek többségében az volt, hogy „Jöjjenek, ha kedvük tartja”, de a Szegedi Gazdasági Egyesülettől kérjék a területet, mert azt ők felügyelik. Radics Jenő Berlinben élő aviatikus második kérelmére azt válaszolta a tanács, ne kérjen többször, hanem jöjjön, és nézze meg a versenyeret s, ha megfelelőnek találja, repüljön. Az SZGE pedig az anyagilag kivérzett kérelmezőnek olyan árat, feltételeket szabott, melyet a bizonytalan bevétel mellett csak kevesen tudtak megfizetni.

A Windischgräetz Lajos herceg vezetett Autómobil Forgalmi Rt, a HELIOS vásárolt két Bleriot-típusú repülőgépet és azokkal országos bemutató körutat tervezett.³ 1910 februárjában beadványban kérték a városi tanácsot, hogy biztosítson a fölszálláshoz alkalmas területet és járuljon hozzá a „közérdekű mutatóványhoz”, a repülőbemutatóhoz. Szeged város tanácsa egyik feltételül szabta és csak úgy engedélyezte a fölszállást május 29-re, ha az épülő tribünöket, páholyokat már a 25–26-i lóverseny

publikuma is használhatja, és mind a szervező, mind az építést végző vállalkozók biztosítéként ezer koronát helyeznek letétbe a városnál. A megállapodás időszakában már tudni lehetett, hogy kik fognak repülni. A HELIOS Rt-nek sikerült megnyernie a huszonkilenc éves, sármos francia Montigny grófot és Croquet belga mérnököt. Szegedre a soproni bemutató után érkeztek s innen a június 5-én kezdődő országos- és nemzetközi repülőversenyre utaztak Budapestre,⁴ Rákosmezőre, „... ahol eleink egykoron lóháton tartottak országgyűlést. Van-nak, akik azt hiszik, hogy a repülés tudománya annyira fog fejlődni, hogy a jövő generáció nem lóháton, hanem repülőgépen tartja ott az országgyűlést.” – írja a Szeged és Vidéke című lap 1910. május 20-i számában.

A gróf és kísérete május 28-án este érkezett a városba Reimann Gyula, a HELIOS igazgatója kíséretében, majd még a bemutató napján, 29-én tartózkodott a városban. Windischgräetz Lajos herceg, a HELIOS vezérigazgatója és a Budapesti Aero Klub elnöke kimentette magát távolmaradásáért. Az, hogy a repülőbemutató kapcsolódjon a május 22-én indult Délmagyarország című lap előfizetőket gyűjtő kampányához, Holczer Dániel a szegedi nagykereskedő ötletén alapult, aki az új lap kiadójának igazgatósági tagja is volt. Ezzel nemcsak a kampány kapott erős támogatást, hanem a modern életnek ez a legnagyobb csodája is. Ezzel a repüléskultúra terjesztése is nagy lépést tett előre Szegeden és térségében.

Az egész Alföldön nemcsak, Dél-Ma-

der Antal az egyik „szegedi kávé fia”, aki *Weimann Jakab*bal egyetemben ugyancsak 1910-ben kérte a várostól repülő tanulmányainak támogatását szintén a többiek sorsára jutott, elutasították. Tanulmányai befejeztével ő Dél-Amerikában repült tovább. *Névy László*, *Horogh Gyula* (1909), *Lisper Lipót*, *Letkovics László* és *Leon Versequi* (francia) a Szabadkáról jövet, 1910-be tervezte szegedi repülőbemutatóját, ugyancsak elutasításra talált. Ő nemcsak a lóversenyeret igényelte, hanem anyagi támogatást is kért. Gróf *Teleki Tibor* (Arad) és *Székely Mihály* 1911-ben jelezte repülési szándékát. *Antonio Mario D.* (olasz) aviatikus 1910-ben egy egészen különleges repülőgéppel történő bemutatóra kért engedélyt a várostól. Mind az elutasítottak, mind a visszalépők közül egyedül *Székely Mihály* tartozott a klasszikus értelmbe vett rákosmezei repülők közé.

³ A igényét bejelentő 34 város közül legfőbb 10 helyen tervez(het)tek bemutatót.

⁴ A budapesti repülőversenyre nevezett 25 külföldi, közötté a francia *Montigny* gróf és *Croquet* belga mérnök. Magyarok: *Kutassy Ágoston* Bp., *Zsélyi Aladár* Bp., dr. *Herczegh* mérnök Bp., *Horváth Ernő* Bp., *Adorján János* Bp., *Antalfy Géza* Tasnádszántó, ifj. *Kovács Miklós* Tasnádszántó, *Szatke Ferenc* kir. mérnök Debrecen, *Szárits János* Szabadka, *Lészei Ottó* és *Morris Bokor* Arad, *Svachulai Sándor* Bp., *Király Andor*, *Grusz József* a Danubius Hajó- és Gépgyár főmérnöke, illetve műszaki tisztviselője a közösen épített géppükkel. A nevezettek száma meghaladta az ötven főt.



A lelkes lokálpatrióták „Montigny gróf és kísérete Szegeden” címet adtak ennek képnek. Ezt a képet mutatják be a szegedi repülésbarátok, ha az 1910-s első szegedi „motorrepülés” kerül szóba. A hívatkozott Szegedi Regélő c. folyóiratban a szegedi repülésről kép nem jelent meg. Ez a fôlvétel sem az általuk megjelölt repülési időpontot (1910. május 19.), sem a szegedi helyszínt nem igazolja. A repülőgép Bleriot-rendszerű „Type la transverse de la Manche No. XI.” (Anzani-motorú, 7 hengeres, 35 lóerős, manométerrel felszerelt, 8 méter hosszú, 7,2 méter fesztávolságú, 350 kg. súlyú, 80 km/óra sebességű gép. A gép törzsének egyik oldalán a magyar, a másik oldalon pedig a francia trikolor díszlett.) A monoplán előtt állnak 1. Clermont, 3. Horváth Ernő, 4. Zsélyi Aladár, 5. Montigny, 7. Szárits János és a 8. Adorján János. A kép nagy valószínűséggel 1910. május 30-a és június 4-e között készült Rákosmezőn, ugyanis csak itt és ebben az intervallumban lehettek együtt a képen megjelent személyek. (Lásd 4. számú lábjegyzetet.) Szegeden „a magyar Alföld mertopolisában” a harmadik magyar városban, emelkedett „az Alföld szűz levegőjébe” a Bleriot típusú repülőgép. Egy, a Fekete Ház Múzeumban lévő kép alatt már alig látható, kézzel írott szöveg: „Ezt a gépet láttam először repülni Szegeden 1910. május 19-én...” és legalól olvashatatlan aláírás. ❖ Forrás: Klárafalvi Aladár arch. via Pusztai János

gyarországon óriási érdeklődés mutatkozott meg. Budapestről is nagy társaság érkezett, köztük vicomte Fontenay francia főkonzul is. Különvonatok és HELIOS vállalat autói szállították a rengeteg vidékit és a szegedieket is a belvárosból a lóversenytérre. Vonaton, az ötven kilométeren túlról érkezők 30 százalékos kedvezményt kaptak. Belépőjegyeket 28-án délig válhattak a Holczer- (a volt Milko-) palotában. A repülőbemutatón megközelítőleg negyvenezer néző volt.⁵ Az egész nap fújó erős szél a késő délutáni órákra sem mérséklődött oly mértékben, hogy biztonsággal lehetett vol-

na repülni, de ekkora tömeget nem lehetett kétségek között hagyni. A bizonytalanság eloszlatását Montigny gróf vállalta. A 16 órára meghírdetett repülésre csak a késő délutáni órákban kerülhetett sor.

Januárban földrengés sújtotta Szegedet, júliusban pedig Kecskemétet. Felhőtlen éjszakák május 22-e és június 7-e között volt látható egy félve várt égi tűnemény, a Halley-üstökös.⁶ A jövőmondók állítása és a népi hiedelemvilág szerint is ezek a „jelek” balsejtelmet hordoznak, sorscsapást, katasztrófákat, világvége hangulatot, háborút jeleznek és a repülő meeting sikertelenségét is előrevetíteték. Botcsinálta csillagászok harsogták bele a világba, hogy az üstökös csóvája eléri majd a Föld légterét, és megmérgezi azt. Hírdették az apokalipszist. Ebben a tömeghangulatban

⁵ Más lapok, közte a Szeged és Vidéke című lap is 15–18 ezer főre becsülte a megjelenteket. Legmesszebbre a Szegedi Napló jutott a negyven- és hetvenezres létszámmal, bár azt is megjegyezte, hogy a „pesszímisták 10 ezerre” becsülték azt. A legvalószínűbb negyvenezerből csak „...két- háromezer volt mind-össze a fizető”. Ez biztosan tudható, mert mérhető adat.

⁶ Ismereteink szerint Dugonics András írta le először ezt az Etelka című regényében.

eset helyszínére a pilóta megsegítésére és az összetört gépből relikviát gyűjteni. A gróf sértetlenül került ki a gép maradványából s kocsin tért vissza a géptárolóhoz. Kevés várakozás után, mivel Croquet mérnök⁹ nem vállalta a repülést, ismét Montigny emelkedett a magasba, mert szerette volna kiköszörölni az előző felszállásnál okozott csorbát. Ez már megfelelt a vállalkozó által tett ígéretének. Mind a filmek, mind a fotósok keresztüzében 2-3 méteren végigrepült a pályán, és kb. háromezer méter utat tett meg.

A harmadik fölszállás előtt Castello, a franciák műszaki szakembere szigorú ellenőrzésnek vetette alá a gépet. Túrázta a motort, miközben 4-5 ember ellent tartott a légcsonar húzóerejének. Az árbocon megjelent a kék-sárga zászló, jelezve az újabb felszállást, ami ismét nem zárult „summa cum laude”. A háromnegyed hétkor következő harmadik felszállás után, mintegy 8-10 méter magasságban megtett négyezer méter repülés után ismét leállt a motor és a katonai gyakorlóter mellett hatalmas, vízállásos terület közepén kényszerült landolni. Operettbe illő hangulat alakult ki. A nézők – látva, hogy a gép és az aviatikus gróf is sértetlen –, egyre hangosabban kezdték az operettbe illő szöveget recsitálni a „Gróf a vízbe esett!”, egy másik kórista „a gróf belefűl a vízbe!” – kiáltotta és a tömeg ismételte a jól ismert refrént: „Mentsük meg őt! Mentsük meg őt!”, majd a nézőtér másik végéről felharsant a replikázó kórus, amely már konkrét tette buzdított, „A grófot ki kell húzni.” A drámának induló jelenet komikusra váltott. Az állóhelyen lévő jó heccnek tartották ezt az esetet. Ma-

gukkal sodorva a rendezőket és a rendőröket is, ismét megindultak a baleset helyszíne felé, s száraz lábon, sértetlenül emelték ki a grófot és a légcsonarján sérült gépét a pocsolóyából. Mondhatjuk, szerencsésen zárult a vízi kaland.

A Szeged és Vidéke című lap riportere így summázta az esetet: „Ez volt az első szegedi repülés: a közönség látott egy érdekes és balsikeres kísérletet. ... A fölrepülés maga sport, de aki pénzért, drága pénzért sportol az gondoskodjék arról, hogy kudarcot ne valljon.”

Csak a repülőbemutató után derült fény a balesetek hátterére. A vasárnap délelőtti próbarepülésen derült ki, hogy nincs elegendő repülőbenzin. Holtzer Dániel tiltakozására Montigny¹⁰ – „... aki eddig négy gépet tört össze ...” úgy nyilatkozott, hogyha a szegediek vállalják a felelőséget a gép esetleges összetöréséért, ő közönséges benzinnel is fölszáll. Nem volt mit tenni, Holtzer Dávid vállalta az esetleges költséget. A rendezvény közel 16 ezer korona veszteséggel zárult, mert a nézők nagyobb része a kordonon kívülről, a versenytér körüli töltésről, azon hínáros tó mellől nézték a bemutatót, amelyben a harmadik felszállás végződött. A fizető nézők közül pedig sokan panaszkodtak, hogy „rengeteg közönséges módorú rendező volt, «akiket csak választáskor szoktak tisztelt polgártársnak szólítani» (plakátemberek, mozi kikiáltók, hentes legények, stb.)”, akik ismerőseiket, barátjaikat becsempészték azok páholyába, akik drága pénzért váltották meg helyüket. Akiket ismertek a fehér karszalagos rendezők, azok elmehettek a hangárhoz is ingyen megtekinteni az aeroplánokat. Végül is a fizető közönség egy része elégedetlenül tért haza.

Alig telt el egy esztendő, mikor 1911 áprilisában Duncse Elemér vállalkozó – okulva az előző évi ballépésekből –, megalapozott, korrekt ajánlatot tett a szegedi tanácsnak, hogy

⁹ Róla csúfolódó írások jelentek meg a hazai lapokban, hogy nem mer fölszállni, csak Montigny gróffal „... tetszeleg, illegeti magát, mintha ő is bátor repülő volna. Bármerre jártak együtt, sehol sem szállt fel.” A Szegedi Híradó május 31-i számában írja, „Croquet arról híres, hogy mindig csak plakátokon repül.” „Croquet csak amolyan csendes mellékszereplő; szóltan, töprengő, jelentéktelen.” – jellemzi a belga mérnököt a Szegedi Napló 1910. május 31-i számában.

¹⁰ Egy héttel később Montigny a budapesti versenyen sikeresen repült. Szegedről is sokan utaztak föl Budapestre a június 5-én kezdődő repülőversenyre.

„szíves engedelmsükkel Szeged népének kárpót-lására” több aviatikus bevonásával szervezne, ugyancsak májusban repülőbemutatót, és annak megrendezéséhez elkérte a lóversenyteret. Hosszas huzavona után merev elutasítástották a jószándékú vállalkozó ajánlatát.

Egyre határozottabban körvonalazódtak Európában is a politikai feszültségcök. „Haldoklik a béke” hirdették a lapok. Az újságokban mind gyakrabban jelentek meg okfejtések, melyek a háború elkerülhetetlenségéről beszéltek. A Monarchiában a kiképzési tervnek megfelelően 1911-ben is megrendezték a nagy hadgyakorlatot. Ebben az évben Veszprémben volt a véderő főhadiszállása. Ez volt az első eset, hogy a Monarchia hadseregének manővereiben résztvett a „legmodernebb katonai műszer”, az aeroplán is. Elősegítette a repülőgépek bevonását a közelmúltban előterjesztett véderő-reform vitája is.¹¹ Szeged helyőrségében állomásozó alakulatok, egységek átszerveződtek, de semmi nem utalt katonai repülőtér létrehozására. Az év augusztusában az a hír járta be az országot, hogy egy párizsi lap Budapesten és Szegeden át repülőversenyt rendez Párizsból Konstantinápoly végcéllal.

A Szegedi Napló október 3-i számában közölte, hogy a Magyar Géprepülő Országos Szövetsége az év novemberére repülőbemutatókat tervez. A hírt dr. Massány Ernő-nek, az egyesület ügyvezető igazgatójának bejelentésére utalva közölte a lap. A terv szerint először Miskolcon, majd Szegeden, Hódmezővásárhelyen, Makón, Szabadkán fog repülni Lányi Antal és Kvasz András. Az utolsó bemutató helyszínén csatlakozik a kettőshöz Székely Mihály kiváló aviatikus is. A Szegedi Híradó másnapi számában ugyancsak dr. Massány Ernőre hivatkozva hasonló bemutató körutat vázoltak fel, annyi változtatással, hogy Székely Mihály már Szegeden, Hódmezővásárhelyen és Makón is tartana bemutatót, mely helyeken

majd Lányi Antal hadnagy, a Balaton átrepülője és Kvasz András a békéscsaba-kígyósi túrarepülő is fel fog szállni.

Az Újság című budapesti hírlap írója, Fröhlich János gyűjtést indított Székely Mihály aviatikus javára, egy új, modern repülőgép megvásárlására. A jó ügy kezdeményezője és irányítója ígérte, hogy 1911. október elején ismét ellátogat Szegedre. A három nappal később megjelenő Délmagyarország hírszerkesztője már arról ad számot, hogy a korábbra tervezett gyűjtés október közepére halasztódik és arra a neves pilóta, Székely Mihály is Szegedre utazik Fröhlich lapszerkeztővel, és az aviatikus a lóversenyterén fog repülőbemutatót tartani. Ismeretlen ok miatt sajnos ez a terv is dugába dőlt.

A magyar aviatika támogatása érdekében gróf Khuen-Héderváry Károly miniszterelnök leiratban kereste meg a magyar városok polgármestereit, hogy segítsék a magyar aviatika támogatására alakult bizottságot hazafias céljának elérésében, hogy valamennyi magyar géprepülő kaphasson anyagi támogatást kutatásainak folytatásához.¹² Ezt megelőzően Székely Mihály kért audienciát a miniszterelnöktől a magyar aviatika megsegítését kérve. Ennek eredményeként még ez év (1911) novemberében ösztöndíjjal járult hozzá a kormány öt magyar aviatikus párizsi tanulmányútjához. Görgey Arisztid, Horváth Ernő, Székely Mihály, Wittmann Vilmos és Zsélyi Aladár részvételével állt össze az „ötök” csapata a Magyar Aero Klub javaslatára.

A Magyar Géprepülő Országos Szövetsége által szervezett bemutató-sorozat elmaradt. Ehelyett Szabadkán Szárics János, a város aviatikusa kezdeményezett bemutatót. Közben

¹¹ A magyar parlament 1912. január 4-i ülésén fogadta el a Véderő Reformot, a magyar haderő reformját.

¹² A fölhívásra például *Rajz Szipor* békési földbirtokos 5000 koronás díjat ajánlott fel annak az aviatikusnak, aki helikopterével sikeresen fölszáll. *Wenckheim Dénes* gróf *Dobozról* 1000 korona támogatást küldött *Zichy Béla Rezsőnek*, a Magyar Géprepülő Országos Szövetsége elnökének a nyomorúságos magyar aviatika megsegítésére.

a rendezők Szárics tudta nélkül az időközben jelentkezett Csermák János külföldi aviatikust is a lóversenytéri bemutatóra irányították, hogy most már ketten repüljenek, csak éppen a kezdeményező főszereplőt nem vonták be az előzetes tárgyalásba. Amikor nyilvánosságra került az etikusnak alig nevezhető eljárás, Szárics gálánsan visszalépett a cseh pilóta javára. Már a szabadkai bemutató előtt jelezte Csermák János, hogy Szegeden is szeretné bemutatni tudományát, csak hogy a város vezetői az ő ajánlatától is elzárkóztak.

Még az 1911. év vége előtt Aradon megindult a pilótaiskola szervezése.¹³ Alig három hónap elteltével, 1912 februárjában gróf Teleki Tibor levélben kérte az aradi törvényhatóság támogatását, mely korábban kinyilatkoztatta, hogy nem zárkózna el a pilóta-iskola létesítése elől. Teleki gróf a két nagy, dupla hangár építéséhez 10 ezer korona szubvenciót és háromezer korona évi segítséget kért. Teleki gróf e célra *„Aradot tartja az országban legalkalmasabb helynek.”* Mint a Szegedi Híradó szerkesztője megjegyezte, *„Az ajánlatot az illetékes tényezők rokonérzéssel fogadták.”* Arad közelsége, és a Szegeden mindig magasan izzó lokálpatriotizmus okán spontán hathatott volna Szeged repülőkultúrájának megalapozására, és repülőterének létrehozására.

„Repülőverseny Magyarország körül” és a „Szeged repülőállomás” című tájékoztatók jelentek meg a Szegedi Híradó és a Szegedi Napló című napilap 1912. március 14-i számában. Az írások a Magyar Aero Klub augusztus 15-vel induló és 20-án záruló első, Magyarország körüli repülőverseny tervét közölték. Mind a Budapest, majd leszállás nélkül Szegedig, (egy más variációban Kecskemét és innen

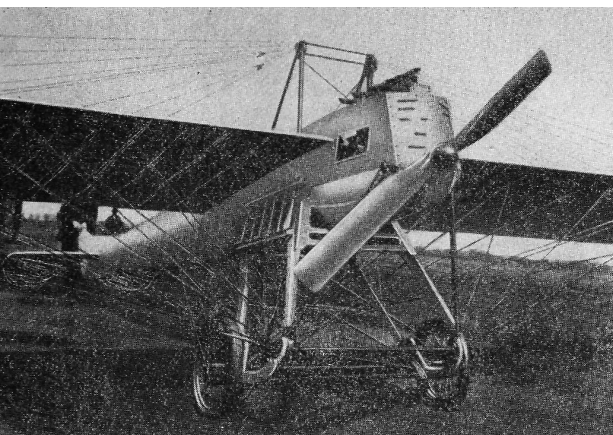
tovább Szegedig), majd Makó–Nagyvárad–Debrecen–Nyíregyháza–Miskolc–Hatvan és végül Budapest útvonalon, mind a Budapest–Szabadka–Szeged–Temesvár–Arad–Békéscsaba–Nagyvárad–Debrecen–Miskolc–Hatvan és onnan a kört bezárva Budapestre repülnének vissza a résztvevők. A rendező Magyar Aero Klub elsősorban Székely Mihály, Prodam Guidó, Lányi Antal, Kvasz András, Takács Sándor és Dobos Sándor legjelesebb ősprepülők részvételével számolt. Később csatlakozott a csoporthoz Teleki Tibor gróf is. A magyar aviatika e rendkívüli eseményét vizsgálva, Szeged valamennyi útvonaltervben szerepelt. Végül, anyagi okok és a szervezők rendelkezésére álló rövid idő miatt a tervezett verseny elmaradt. A Magyar Aero Klub és a Magyar Géprepülők Országos Szövetsége – kárpótlásul – helyette Balaton körrepülést szorgalmazott, azt pedig a résztvevők nem fogadták el. Közös megegyezéssel mind a szervezők, mind a versenyzők egyetértésével, konkrét időpont megjelölése nélkül, késő őszre, várhatóan szeptember közepére halasztották el az alföldi körrepülés tervét. Az újabb „... körrepülés útvonala véglegesen eddig megállapítva nincsen, az bizonyos, hogy a túra végpontja Szeged lesz, ahol tudvalevőleg kitűnő és alkalmas repülőter van.” – írja kissé túltengő optimizmussal a Szeged és Vidéke című lap anonim szerzője.¹⁴

Egy társaság június 29-én repülést akar rendezni Szegeden – kürtölte világgá Szeged egyik jeles hírharsonája, a Szegedi Híradó az 1912. június 22-i számában. Ugyanez a lap június 25-én már „Repülés a szegedi lóversenytéren” címen harangozta be Tóth József repülését.

A bejelentés pozitívuma, hogy „A tanács engedélyt adott a mutatványra s erre a célra a lóversenytérre a társaságnak átengedte.” Más információkból tudhatjuk, hogy a bemutatót

¹³ Szeged szempontjából is fontosnak bizonyult az elgondolás megvalósítása, mert az aradi katonai repülő-iskola 5. pótszázada Szegeden nyert elhelyezést és a részére 1915-ben létesített repülőter mára az ország déli, délkeleti vidékének polgári repülő centrumává lett.

¹⁴ A Szeged és Vidéke című lap 1912. július 29. száma írt „Magyar repülőverseny – Budapestről Szegeden át” című tudósításában.



A Tóth testvérek tervezte és építette, réteglemez borítású gép ❖ Csanádi-Nagyvárad–Winkler: Magyar repülés története. Budapest, 1974, Műszaki Könyvkiadó.

tartó aviátor neve Tóth József, aki nem kapott állami támogatást (ösztöndíjat), ezért arra kényszerül, hogy repülőbemutatókat szervezen és annak bevételeiből tartsa karba repülőgépét. Választása és az adott lehetősége szerint ezt az első bemutatót Szegedre tervezte, mert e város népének szeretné először bemutatni repülő tudását. A Szegedi Friss Újság – nevéhez méltóan elsőnek közli – a „Repülőgépen Szeged felett” című írásában, hogy Tóth József, saját tervezésű, a Zászlónk¹⁵ nevű gépén 30-án,¹⁶ vasárnap 18 órakor száll fel a lóversenytéren, melynek átengedésével nagy szolgálatot tesz a város az aviatika fejlődésének. A bemutató este húsz óráig tart. Mintegy öt repüléssel 20-30 percet fog a levegőben tölteni. Szakemberek is sokan jönnek Budapestről Szegedre Tóth repülését segíteni és megtekinteni. A repülési nap előtt pénteken 18 órakor lesz a próbarepülés. Alacsony belépő díjat kér az aviatikus, hogy minél többen vehessenek részt a bemutatón. Páholyjegyek a Kelemen utca 7. szám alatt, Endrédi Imre könyvesboltjában

kaphatók, minden más egyéb belépő a dohány tőzsdékben is (trafik) megvásárolható. A gépet vasúton szállították Szegedre.

Tóthról és gépéről így nyilatkozott Zsélyi Aladár, az Európa hírű szaktekinély: „...Tóth fogja bizonyítani a világ előtt a magyaroknak az aviatikára való rátermettségét.” A repüléssel eddig csak gazdag dilettánsok, vagy „...sokbeszédű, de kevés tehetségű ezermesterek foglalkoztak a korszak grandiózus tárlalmányával” – közli tapasztalatát a Szegedi Napló újságírója, majd így folytatja, „...ha a Rákosmezei homok lesúrolta orrukhegyéről a bőrt...” tüstént odább álltak, és elhagyták a vagyontokat is felemészteni képes aviatikai kísérleteiket. A maradó híresség-jelöltek közé tartoztak a Tóth testvérek, különösen József szenzációs repülései miatt. Gépük az Antoniette-aeroplánra emlékeztetett: törzse csónakalakú, furnírvázaz, huzalmerevítés nélküli légialkalmatosság. Sajnos, pénz híján egy felújított motort voltak kénytelenek beépíteni a korszerű repülőgépbe.

A pénteki próbarepülés kiválóan sikerült. Rengeteg újságíró gyönyörködhetett Tóth József repülésében. Tallián Béla báró, nyugalmazott földművelési miniszter – aki a budapesti gyorsal érkezett Szegedre –, óváciával beszélt a vonatot kísérő repülőgép nagyszerű látványáról és a merész, ügyes pilótáról.

„A magyar aviatika sikere (saját tudósítónktól). Vasárnap este hat óra után kedvező szélcsendes időben (más értékelők szerint erős délkeleti szél volt,) gyönyörű repülés volt a lóversenytéren” – közli a Szeged és Vidéke című lap krónikása az 1912. július 1-jén megjelent, „Röpülés Szegeden” című írásában. „Tóth József budapesti aviatikus szállt föl saját konstrukciójú repülőgépén s megmutta, hogy a magyar aviatikusban is van annyi vállalkozó szellem, bátorság, tudás, energia, mint a külföldiben, csak éppen pénze nincs annyi hozzá. A szegény magyar pilóták szedett-vedett, foltozott gépekkel kísértik naponként az Istent, ócskavas számba menő motorokkal, míg a kül-

¹⁵ Onnan a gép neve, hogy a Zászlónk nevű ifjúsági lap támogatta Tóth Józsefet.

¹⁶ Nyilvánvaló elírás, mert 29-e – jelesen Péter, Pál napja ebben az évben – vasárnapra esett.

földi társaik vadonatúj, büszke, biztosjárású repülőgépekkel szelik a levegőt. Csakhogy külföldön a társadalom kezében van a röpülés, míg nálunk semmit sem törődnek a rákosi félistenekkel. Fényes példa erre Tóth József esete, aki kotyogó, repedezett, rossz motorral járja az országot, minden pillanatban az életével játszik, csakhogy új motorralót keressen, ... Szegeden is leégett szegény. Kis, számú fizető publikum s nagy potyázó közönség¹⁷ előtt szállt föl a szimpatikus fiatalember.”

Az aeroplánt feltolták a tér északnyugati csücskébe és mintegy 300 méternyi nekifutás után, a tribün előtt emelkedett föl a gyepről. A szabadkai utat kb. 25 méter magasan repülte át. Mintegy 50–70 méter magasságban két kört írt le a közönség fölött, mindezt 3–4 perc alatt. Amikor a tribün előtt repült el, harsány éljenzés zúgott fel. A pilóta köszönete jeléül siklórepülésben közelítette meg üdvözlőit, majd gázt adva a motornak, ismét magasra szökkent. A második fölszállás már korántsem volt ilyen sikeres. A gyöngye motor fölmondta a szolgálatot, állítólag a „drága és rossz szegedi benzin” miatt. A potya nézők sokasága okán csupán csak erkölcsi sikere volt. Abból a bevételből, amit a túlnyomó kisebbség, a fizető nagyjérdemű adott, az új motorra „nem jutott egy krajcár sem.” A tér szabadkai út felőli végén landolt., majd autóra ültették és úgy hordták körbe a nézősereg előtt. A harmadik fölszállás megelőzően egy gyors motor javítást kellett tenni. Ekkor már csak 6–8 méter magasra tudott emelkedni, de az erős oldalszél földre kényszerítette. A jobboldali futóműszár összeroppant. Ennyi balszerencsét látva Lázár György dr. polgármester elengedte a lóversenytér bérleti díját.

¹⁷ A nézősereg becslült létszáma kb. 15 ezer fő volt, de annak túlnyomó többsége az ingyen publikumból állt. Az így, spontán alkotott többség a Cserepes sort és a lóversenytérre vezető útvonalat és a temető melletti részt ezerszámmra szállta meg. A Gazdasági Egyesület 300 korona bérleti díjat követelt a terület használatáért.

Ebben az időben, azaz 1912. szeptember 6–12. között „király gyakorlat”¹⁸ volt az Alföld délkeleti részében. Az északi sereg főhadiszállása Békéscsabán volt, a délié Mezőhegyesen. A Békéscsabán állomásozó északi hadsereg defenzív, a mezőhegyesi hadsereg offenzív szerepet kapott. Az északi sereget a 7. hadtest alkotta, Mexner Ottó altábornagy, a hadtest parancsnoka vezényletével vívja meg „ütközeit”, a Ferenc Ferdinánd trónörökös irányította déli hadseregcsoporttal. A hadgyakorlatra kijelölt terület Arad, Makó, Hódmezővásárhely, Szeged térségét foglalta magába, melynek északi határa Szentes, Békéscsaba és Gyula volt, míg a déli Temesvár, Nagykinfa és Tiszaszentmiklós. A hadgyakorlatra való felvonulás szeptemberben megkezdődött. A hadgyakorlaton jelentős faladat jutott a Fischamenben állomásozó légjáró csapatoknak is. Tizenöt aeroplánnal érkeztek a térségbe.¹⁹ A léghajók (1-1 Perseval- és Gross rendszerű) Csabán nyertek elhelyezést. Az aeroplánok megoszlottak a két főhadiszállás között.

Szeptember 8-án több alkalommal is 3 repülőgép jelent meg a város fölött. A szegedi közúti híd körül pedig négy monitor cirkált és lőtte a repülőgépeket, azok pedig a szállító szekerekre tüzeltek és a monitorokat szí-

¹⁸ „Király gyakorlat”, olyan hadgyakorlat, melyben a szembenálló hadseregcsoportok egyikét, egy főherceg, vagy maga a király vezeti.

¹⁹ 1912 júniusában, Bécsből táviratilag kapott hír, hogy a hadsereg negyven Etrich-típusú új repülőgépet rendelt nyolc osztrák repülőgépgyártól. Augusztus közepén érkezett a szenzáció, hogy „Három repülőgépet kapott a hadsereg.” Az új Etrich Taube típusú gépek részt vettek a délvidéki hadgyakorlaton is ugyanúgy ahogyan az egy héttel később átvett tizennégy gép egy része is. A monoplánok egyikével, próbaként *Uzlac Emil* alezredes, a léghajó osztály parancsnoka repült. Parlamenti hír, hogy a minisztérium 60 katonai repülőgépet rendelt főleg osztrák, kevesebb mértékben egyéb külföldi cégektől 1913 januárjában.

Az első Magyar Repülőgépgyár Rt., a MARE Albertfalván az UFAGE (Ungarische Flugzeug-fabrik Aktienengesellschaft) típusú gépek termelését 1913-ban kezdte meg.

nes „papír bombákkal” támadták. Hatalmas tömeg figyelte mindkét partról és a hidról is ezt az érdekes játéknak tűnő csetepatét. Dolgavégeztével a légiflotta tovább repült Kecskemét irányába. Tizedikén csak egy repülőgép jelent meg Mezőhegyes felől a város felett, láthatóan földérítési céllal mintegy kétezer méter magasságban. Majd egy félóra múltával ismét megjelent egy másik aeroplán, de az rövid ittartózkodás után eltűnt, a felhők leplébe burkolózott. Szeptember 11-én ismét megjelent egy földérítő repülőgép Tápé és Szeged fölött.

Hazay Sámuel hadügyminiszter és Ferenc Ferdinánd trónörökös értékeléséből egyértelműen kicsengett, hogy a légjáró csapatok technikai felszereltségét javítani és bővíteni szükséges, illetve a személyi állományát jól képzett pilótákkal kell kiegészíteni. Még egy helyi vonatkozású felelős mondat is elhangzott a trónörökös hadvezér szájából, nevezetesen, hogy „Szegeden, vagy térségében repülőteret kell létrehozni.” Még 1913 január 3-ról 4-re virradó éjjel egy monoplán 3-4 perces repülésével hozta tűzbe a várost. A repülőgép Rókus felől érkezett és Újszeged irányába vonult át a város fölött. „A pilóta reflektorral világította meg a város egy részét.” – adta tudtára mindenkinek a Szegedi Híradó a január 5-i száma. A hatóságok hallgattak a titokzatos repülésről. Sokan ellenséges kémrepülésről beszéltek. Ezt követően rövid égi csend következett, csak 1913. április 10-én verte fel ismét a szegediek nyugalmát egy magányos repülőgép zaja. Uzelac Emil alezredes, a repülőflotta parancsnoka Fischamend–Budapest–Szolnokra, majd onnan Szegeden és Szabadkán át Újvidékre, a légjáró csapatok ottani repülőközpontja építése ügyében tette meg ezt az utat.

1913 áprilisában Szegeden, májusban Kecskeméten ismét nyugtalankodott, rengett a föld. Az éjszakai repülést és a földrengést, a napfogyatkozást,²⁰ mind apokaliptikus jelek-

nek tekintették, melyek egy közelgő háború lehetőségét sugallták a babonás embereknek, – írják a lapok.²¹

Július végén újabb repülőbemutató híre hozta lázba a várost. A Délmagyarország c. napilap 1913. július 31-i számában közölte, hogy a közeljövőben Szegedre látogat a legkiválóbb magyar pilóták egyike, Lányi Antal aviatikus, a Balaton átrepülője, a közismert Lányi hadnagy. Augusztus 6-án a hódmezővásárhelyi bemutatóról érkezik a városba „Az Est”²² nevű biplánjával, zúgó-böggő-hangos masinájával átrepül Szeged város fölött is.²³ Lányi az előzetes tájékoztató időponjától eltérően, egy óra késéssel, este negyed nyolckor érkezett meg a Belvárosi temető után, a zsidó temetővel szembeni 4. számú huszár gyakorlóterre. Az ígéretektől eltérően a 9×10 méteres hangár nem készült el, mert Ihsz Ferenc vállalkozót cserbe hagyták munkásai.²⁴ Dupla bérért sem voltak hajlandók elmulasztani a falujukban éppen akkor rendezett búcsút. A városi hatóság és a rendőrség megbízottjai sem jelentek meg az érkező pilóta fogadására. Egyedül a hadsereg képviselőiben jelent meg négy közös hadseregbeli tiszt.²⁵ Két-háromszáz főnyi néző viszont hatalmas ovációval, valóságos

²¹ A Szegedi Friss Újság 1913. január 28-i vezércikkében váteszi erővel kijelenti „Elkerülhetetlen az új háború”. Ekkor már összezsaptak a bulgár–török, a bulgár és szerb seregek, és a görög–bulgár csapatok is. A szerbek megszállták Albániát. A Balkánon állandósult politikai feszültség csatazajja erősödött. Az albán fölkelés még tovább növelte a viszályt.

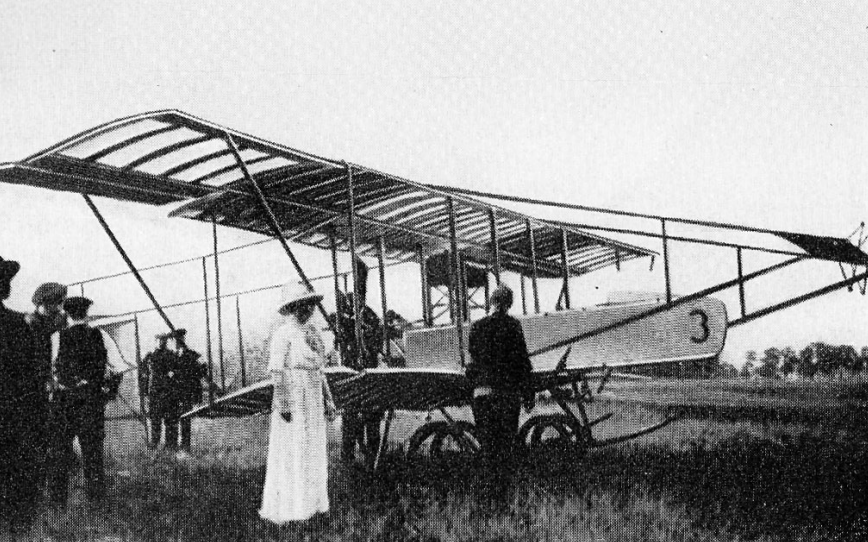
²² Lányi repülőgép-építését és a gép üzemeltetését segítette, erkölcsileg és anyagilag is Az Est című lap szerkesztője.

²³ A korábbi gyakorlat szerint vasúton szállították a repülőeszközöket a bemutató színhelyére.

²⁴ Lázár György dr. polgármester és Szalay József dr. a főkapitány helyettese *Doleschal Emilnek*, a Magyar Aero Klub titkárnak társaságában ígérték meg *Lányi Antalnak*, hogy szegedi ittartózkodása alatt a város teljes erkölcsi támogatást nyújt, és ingyen hangárt építtet és biztosít a gépnek.

²⁵ Lányi Antal a debreceni 3. gyalogezred hadnagya.

²⁰ A háború indokoltságát, már szinte igazolta a népi hiedelemvilágban az 1914. augusztus 21-én hazánkban is jól látható (82%-os elsőtűléssel járó) teljes napfogyatkozás.



Ezzel a géppel repült Szegeden Lányi hadnagy. Gépéről állították a kortárs aviatikusok, hogy korszakos jelentőségű

❖ *Csanádi-Nagyvárad–Winkler: A magyar repülés története. Budapest, 1974, Műszaki Könyvkiadó.*

tapsviharral honorálta a bátor pilóta gyönyörű leszállását.²⁶

„A Lányi-féle repülőgép érkezésének idejére néhány felsővárosi diák építette vászonsárkánnyal megtréfálta az eget kémlelő városlakókat” – írja a Szegedi Napló szerkesztője.²⁷ A tréfa csak akkor vált nyilvánvalóvá, amikor az aviatikus megérkezett a gyakorlótérre.

A repülés napján, augusztus 9-én szélcsendes nyári alkonyban emelkedett föl először „Az Est”. „A montör²⁸ megindította a motort...” A motorpróba után, a saját konstrukciójó gépével méltóságteljesen emelkedett Lányi hadnagy, mintegy 25-30 méterre. A gép mintegy tízméteres nekifutás után már a levegőbe emelkedett, de negyedkörnyi repülése alatt is többször kihagyott a motor, majd leszállt.²⁹ Szerelőkkel átvizsgálták, kijavították a motort és néhány percnyi várakozás után ismét levegőben volt

²⁶ A gép fehér színű, 50 lóerős, utazó sebessége 60-70 km/ó. „Az Est” egy éve készült, maga építette, és motorral együtt 16 ezer koronába került.

²⁷ A lap 1913. augusztus 6-i számában.

²⁸ Monteur (francia) = szerelő

²⁹ Már a Hódmezővásárhelyről Szegedre repülés során is többször akadozott a motor, amikor erős szállókéseket kellett legyőznie. Már ekkor megrepedhetett a motorhenger külső burkolata. Szegeden sárgarézzel meghegesztették, de ez is kevésnek bizonyult a zavartalan működéshez.

a mester. A motorhibába ismét nem váratott sokat magára. Utána siklás, leszállás, javítás. Félórás műszaki beavatkozás után következett a negyedik fölszállás. Gázadás, ... hatalmas dőrej, a motor végleg leáll és máris vége a bemutatónak.

Rövid felszállásai alatt igyekezett nyolcasokat repülni és körözni, majd sikló- és zuhanó repülést bemutatni, de a „motor cilinderének explodációja” derékba törte ezt a repülési tervet. A gép földi mozgatózásában Baklin Frigyes szegedi bérautó tulajdonos segített.

Lányi utasrepültetést is tervezett, sajnos ez sem valósulhatott meg. Az újságíró repültetését a harmadik fölszállás idejére ígérte, de a motor gyengélkedése miatt mégsem vállalta azt. A motorhenger felrobbanása igazolta a pilóta megalapozott óvatosságát, ugyanis a negyedik felszálláskor a motor egyik hengere szétrobbant. A javítást csak Bécsben tudják elvégezni, mondta az aviatikus, így azt vonaton kell elküldenie. Már az előző felszállások alkalmával is látnivaló volt, hogy valami nincs rendben a motorral. A hecc-majszterek azzal bátorították repülésre jelentkező cimboráikat: Szállj fel nyugodtan a pilótával, ígérem néhány koronával én is hozzájárulok a te metésedhez. A motorhenger robbanása után Lányi pánikszzerű gyorsasággal hagyta el a gyakorlótérre. A térre beözönlő tömeget csak a lovasrendőrség volt képes megfékezni. Lányi öszre kárpótlásul másik repülőbemutatót ígért. A szegedi bevétel alig érte el a kétezer koronát. Zenét a 46. honvéd gyalogezred zenekara szolgáltatott.



Eddig hívott, többnyire szívesen látott repülő vendégekről esett szó, illetve azok látogatták meg Szegedet. Az év (1913) vége

változást hozott. Az egyre feszültebbé váló európai légkörrel magyarázható a szerb kormány lépése. „Szerbia repülőosztagot szervez” – jelentették meg a hírügynökségek.³⁰ Ezzel még nem lehet senkinek sem vitája, baja, hiszen minden országnak joga, sőt kötelessége az védelmi rendszerének fejlesztése. Az viszont már barátságtalan lépésnek, akár diplomáciai provokációnak is tekinthető, ha a külföldről felkért katonai szakreferenst éppen annak az országnak a területén át kérik átutazni (átrepülni), amely nem tartozik a baráti államok sorába. Történt ugyanis, hogy a szerb repülőcsapatok felkészítésére, a niši katonai osztág parancsnokának a kiváló francia katonai repülő, Vadrinecz Bélát hívták meg. A szerb kormány hangsúlyozott kérésére volt, hogy Magyarországon át repüljön Belgrádba. Amint ez kitudódott, Bécs határozott tiltakozást jelentett be. Ennek ellenére Vadrinecz vállalva a veszélyt berepült az ország légterébe. Valószínűleg megtévesztésül Románia irányába indult, majd Szeged légterében irányt váltva Szabadkán és Újvidéken át jutott el Belgrádba. Tilalmas útja során egyedül a péterváradai vár tüzérége lőtt az agresszor pilóta gépére.

A hadvezetés 1914 őszére fölemelt létszámú repülőezredet kívánt létrehozni. Megindult hazánkban is a légjáró csapatok szervezése. Fiatal törzstisztekből csoportokat szerveztek, majd ősszel megkezdődik a repülőképzésük. Csak az Aero Szövetség felhívására szeptember elejéig, a kétezer korona kaució (géptörési biztosíték) ellenére is hatvanan jelentkeztek hadseregen kívüli személyek. Az eredetileg ütemezett nyolc helyett tizenöt századot tervezett kiképezni a hadvezetés, melyeket a földi alakultok mellé rendelnének. A repülőezred nyolc zászlóaljából fog állni. Az első világháború pilótáit a kezdeti szakaszban a Bécs környéki repülőtereken, majd később a fölállított pót századokban képezték ki, így többek között Újvidéken, Szombathelyen és Szegeden, ... stb.

Jelentősen felgyorsította a szervezési folyamatot, a mozgósítást a trónörökös pár június 28-i, sarajevói meggyilkolása. A diplomáciai feszültség, a Szerbiának július 28-án átadott hadüzenetben csúcsosodott ki. Augusztus 7-én az Osztrák–Magyar Monarchia hadat üzent Oroszországnak is. Ebből prognosztizálható volt, hogy a határközeli területeken megkezdődik a légi földerítés.

A szegedi lapok³¹ riportereinek leírásából tudjuk, hogy 1914. augusztus 18-ra virradó éjszaka egy „ellenséges repülőgép lebeg(ett) a város felett”. Elsősorban a városháza tornyában lévő tűzör észlelte, majd 21 óra 30 perckor jelezte a rendőrségnek és a katonaságnak. A Petőfi Sándor sugárúton lévő egyik pékműhely munkásai is fölfigyeltek rá, mert a fényszórója nappali világost varázsolt az alatta lévő késő-esti utcára. Egy óránál tovább keringett a város fölött „...és zöldes-fehér fényt lövelt magából. A Tisza Lajos körút fölött egészen jól lehetett látni a Forbáth-palotánál egyenes irányban zöldes sugár ereszkedett lefele, majd hirtelen kialudt a fény és a repülőgép beleolvadt a sötétségbe.” „...A repülőgép a Petőfi Sándor-sugárút fölött délnek kanyarodott s ezért lobbant ki hirtelen a világító zöldes-fehér³² pont.” Ezután többet már nem mutatkozott. Amikor még a belváros fölött körözött, akkor a katonák tizenkét lövést adtak le a repülőgépre kézi tűzfegyvereikből. A puskaropogásra többen védett helyekre menekültek, ennek ellenére mégis sokan látták a repülőt. A jólétesültek azt is tudták, hogy már 16-án este is járt a város fölött, föltehetőleg ellenséges repülőgép. A katonák adott jelre a város több pontján is sortüzet nyitottak a felderítő repülőgépre, sajnos minden eredmény nélkül. Ennek ellenére a repülő mind lejjebb ereszkedett, átrepült a Tiszán, mintha a vasúti híd ellen akart volna támadást intézni.

³¹ Délmagyarország, a Szegedi Napló, a Szegedi Friss Újság augusztus 19-i számaiban.

³² Valamennyi beszámoló más színről ad számot. Voltak akik zöld, kék, szürke és sárga színűnek látták a gép reflektorának fényét.

³⁰ Szegedi Napló 1913. december 5-i számából.

A városi rendőrkapitány jelentése és Pálffy Antal tűzoltóparancsnok nyilatkozata szerint a „Hivatalos értesítés nem jött a monarkia berepülési szándékáról.”³³

Egyes állítások szerint többször, vagy több gép is visszatért, vagy ugyanaz jelent meg több alkalommal a város fölött. A tűzoltó és rendőri jelentések a Dugonics tér fölött hosszasan egyhelyben álló reflektorfénnyről is szólnak. Ez pedig léggömb lehetett, mert ilyen lebegésre repülőgép nem képes.

A Délmagyarország augusztus 21-i számában mégis azt közli, hogy „Lelőttek egy repülőgépet Szeged fölött”. A szemtanúk állítása szerinti, egyre merészebben sülyedni látszó gép feltehetően találatot kapott, mert az „...egyszerre több pontról leadott sortüz után a repülőgép hirtelen nagy gyorsasággal alázuhant.” Az esés irányából arra lehet következtetni, hogy a gép a Tiszában végezte légi pályafutását. Másfél évtized után derült csak ki a feltételezett lelövés valóságossága.

A Délmagyarország a makói újságra hivatkozva írja „szerda délután egy lehetetlenül rongyosan öltözött, mezítlábás, de minden lerongyoltsága mellett intelligens arcú embert hoztak a földéaki csendőrök a makói rendőr-

ségre, aki minden valószínűség szerint az az aviatikus, aki mint lapunk más helyén írtuk, Makó és Szeged fölött lebegett repülőgépével, akire a szegedi katonák több sortüzet adtak.”

A harminc év körüli férfin és öltözékén több árulkodó jel volt, ami francia eredetet sejtet. A fiatalember Meilbourne-nak mondta a nevét, és mint kiderült, repülni sem tud. A Szegedi Híradó szerint mindez tévedés, mert Melbourne Londonban született „hülye szabóság”, aki évek óta él Magyarországon, és állandóan az Alföldön kóborol.

Októberben még volt egy látogatója városunknak, akinek köze volt a szegedi repülőter létrehozásához, Marrenzzy Ferenc gróf gyalogsági tábornok, a honvédség főparancsnoka. Két napos szegedi tartózkodása alatt megtekintette a műszaki alakulatok harcszerű felkészültségét a gyakorlótéren (későbbi repülőter), tárgyalt a helyőrségi alakulatok parancsnokával és végül a városi főispánnal. Ezt követően kezdődtek meg a terület planírozási munkái és 1915 januárjával itt állomásozott az aradi repülő V. pótszázad tisztikara. Májusban megkezdődött az építkezés és augusztus első napjaiban kezdetét vette a repülő kikapcsolása. *

JÁNOS, PUSZTAI

Guests in Szeged at the dawn of aviation, 1910–1914

Abstract

In the early stages of its history, aviation was regarded as a spectacle by the public and it attracted a lot of attention. The new flying invention excited a lot of interest in Szeged as well. The airshows organised here had a very important role in popularizing the quite primitive and imperfect machine in Hungary. In the development of aviation technology enterprising spirit and resourcefulness were of primary importance at the beginning, but as soon as the government recognized the potentials provided by aviation, it took the initiative.

The present essay aims to examine the years between 1910 and 1914 which was an era rich not only in success, but in failure as well. Several questions about the air shows will be discussed, including the organizational process and the difficulties the pilots faced. It will be also shown that the planes often had to be repaired and serviced by the pilots themselves, without any specific equipment.

³³ 1914. július 29-én és ezt követően egymás után jelentek meg a repülést tiltó, a polgárokat korlátozó háborús rendeletek. A légi közlekedés tilalma az 5327-1914.

M.E. sz. alatt, 1914. július 20-i kihirdetési naptól volt érvényben.